Transports Canada
Transport Canada

TP 6980F
(04/2007)

Numéro 1/2007

feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

TC-1002225

Canada

Tables des matières

section	page
Aéronefs	3
Hélices	6
Moteurs	7
Prénez garde	9
CNs relatives aux équipements	10
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité de la *FAA*	10
Rapports de difficultés en service	11
Symposiums, Salons et Ateliers pour les TEA 2007	19
Échos du hangar	20
Avis de pièces non approuvées (*UPNs*) par la *FAA*	22
Sites internet de l'aviation civile :	24

FeedBack est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine FeedBack de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit à la rédactrice.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Alain Périard, rédacteur
FeedBack
Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : *mcnamaf@tc.gc.ca*
Télé: 613-952-4360
Fax: 613-996-9178
Internet: *http://www.tc.gc.ca/cawis-swimn/*

Les articles publiés dans FeedBack sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des Techniciens d'entretien d'aéronef (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 591 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les rapports de difficultés en service (RDS) sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre grammatical ou orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine FeedBack, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

FeedBack *is the English version of this publication.*

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2007).

TP 6980F

BRITISH AEROSPACE BAE 125-800A RDS N° 20061104001

Plaque de renfort corrodée

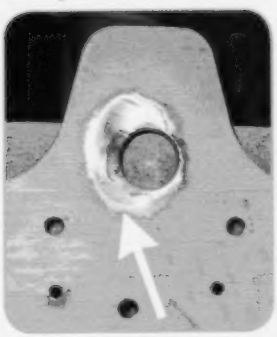
En effectuant l'inspection visuelle et le nettoyage près d'une patte de fixation reliant la dérive au stabilisateur, le technicien a remarqué que le matériau s'effritait près d'un trou de boulon. Une inspection plus approfondie a révélé la présence de corrosion par exfoliation. Étant donné que ce type de corrosion est très difficile à déceler visuellement, ce n'est qu'au moment du nettoyage que le technicien a remarqué les dommages.

Après avoir consulté le constructeur (Raytheon), on a enlevé la corrosion pour déterminer l'étendue de la pénétration et de la surface couverte (photo). Puisque la pénétration et la surface couverte dépassaient les limites de tolérance, la plaque de renfort a dû être remplacée. C'était la première fois que le constructeur voyait ce type de défaillance.

Ce qui est particulièrement important, c'est qu'il s'agit de corrosion par exfoliation et non d'un autre type de corrosion de surface. Le remplacement de la pièce, effectué par un centre de service qualifié, a été très long, car il a fallu utiliser des gabarits, des outils et des techniques d'usinage spécialisés et effectuer des vérifications de réglage.

La corrosion par exfoliation est parmi les formes de corrosion les plus destructrices. Elle suit les joints de grains et se produit sur plusieurs plans, entraînant une séparation par plaques de la structure métallique. Cette forme de corrosion entraîne une perte de la résistance aux charges. La façon la plus efficace de contrôler ce type de corrosion est d'utiliser un matériau dont la structure n'est pas sensible à l'exfoliation.

Transports Canada recommande que les exploitants et les organismes de maintenance prennent connaissance du programme de contrôle et de prévention de la corrosion du constructeur et des initiatives sur les aéronefs vieillissants. 🛠



Surface corrodée (par exfoliation) meulée – Dépassement des limites de tolérance

DASSAULT FALCON 50 RDS N° 20060615002

Stabilisateur – Plaque de guidage détachée

Un technicien a découvert que la plaque de guidage horizontale située à la jonction du stabilisateur et de la dérive s'était détachée. Une observation plus approfondie a révélé que la plaque de guidage était pliée et qu'elle reposait sur une nervure du stabilisateur.

Le technicien a découvert cette défaillance par hasard en travaillant dans cette partie de l'aéronef. Heureusement, car la plaque de guidage aurait pu nuire à la tringlerie de la profondeur.

La plaque de guidage a été réparée conformément aux instructions du constructeur, puis fixée au raccord du stabilisateur.

Le personnel de maintenance, qui a une grande expérience des aéronefs Falcon, n'avait jamais fait face à une telle situation. Notre correspondant recommande que les rivets de la plaque de guidage soient inspectés de près chaque fois que le raccord du ressort est déposé.

Les carénages à ressort du stabilisateur sont situés à la jonction du stabilisateur et de la dérive et bougent avec le stabilisateur en fonction du réglage du compensateur pour garantir l'aérodynamique. Le carénage à ressort peut être difficile à poser. Il faut être très attentif aux détails en raison des pièces de fixation. La plaque de guidage est fixée au carénage, mais elle est visible uniquement lorsque ce dernier est déposé pour inspection ou maintenance. On recommande de porter une attention particulière à cette zone. 🛠

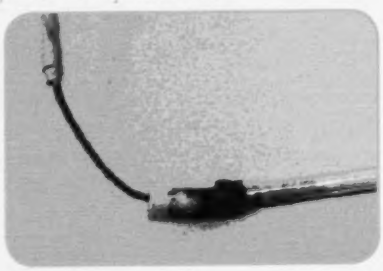
DASSAULT FALCON 2000 RDS N° 20060911006

Mauvaise ampoule – Différence d'un chiffre dans la référence

Au moment de l'inspection après vol, on a décelé une odeur de brûlé d'origine électrique dans la partie arrière de la cabine. En effectuant un inspection plus approfondie des lumières du miroir de courtoisie des toilettes, on a constaté qu'une des ampoules était défectueuse. Après avoir déposé l'ampoule pour la remplacer, on a découvert qu'une extrémité avait commencé à fondre. On a aussi constaté que la référence était incorrecte. L'ampoule déposée portait la réf. AL-845-T-279, mais selon le catalogue illustré de pièces du Falcon 2000, l'ampoule aurait dû porter la réf. AL-845-T-279-F.

Une fois l'ampoule défectueuse déposée et vérifiée, l'odeur de brûlé dans la cabine a disparu.

Il faut faire très attention lorsqu'on pose des ampoules intérieures et extérieures. Une petite différence dans la référence peut avoir de graves conséquences. 🛠



DE HAVILLAND DHC 2 RDS N° 20061016004

Criques de contraintes sur les montants de flotteurs

Au cours de l'inspection aux 100 heures d'un DHC 2 (Beaver), on a découvert des criques de contraintes de six (6) po de longueur qui avaient débuté du côté supérieur avant des montants des flotteurs droit et gauche.

On ne connaît pas la durée en service de l'avion, mais son temps d'utilisation total est supérieur à 22 000 heures. L'avion est utilisé exclusivement sur flotteurs dans un environnement corrosif et généralement dans des conditions d'amerrissage difficiles.

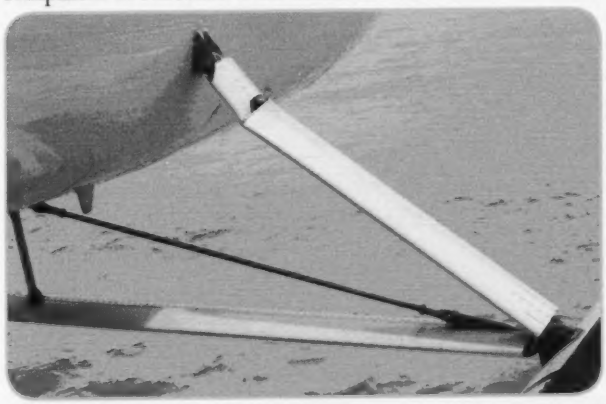
La plupart de ces avions anciens ont de nombreuses heures d'exploitation dans un environnement corrosif à leur actif, et il arrive régulièrement qu'ils se posent sur un plan d'eau agité. Les conditions environnementales et les conditions d'amerrissage difficiles peuvent accélérer la détérioration des éléments structuraux. En portant une attention particulière à ces avions, on pourra maintenir leur structure en bon état et leur permettre de voler pendant plusieurs années encore.

DE HAVILLAND DHC 6 RDS N° 20060920010

Bris des montants de flotteurs

Un exploitant étranger de DHC-6 Twin Otter a signalé à l'avionneur qu'il s'était posé sur des vagues élevées et que les deux montants avant des flotteurs s'étaient brisées, mais qu'il avait pu rejoindre le quai sans autre incident.

Un technicien de maintenance a inspecté l'aéronef pour déterminer s'il avait subi d'autres dommages à la suite de cet amerrissage brutal. Aucun autre dommage n'était apparent. Les deux montants avant des flotteurs ont été remplacés et l'aéronef a été remis en service.



L'avionneur a reçu plusieurs rapport d'incidents d'hydravions qui portaient sur des amerrissage en eaux très agitées. L'avionneur a récemment publié des bulletins de service, et il modifiera le manuel de maintenance en raison des défaillances de montants qui lui ont été signalées. Ces défaillances étaient liées à une utilisation fréquente en eaux agitées.

Transports Canada recommande de respecter les procédures opérationnelles et les critères d'inspection de l'avionneur. Des opérations de maintenance préventive et des inspections supplémentaires devraient être envisagées si l'avion doit être utilisé dans des conditions difficiles.

DE HAVILLAND DHC 8 RDS N° 20061026002

Usure du câble de commande d'ailerons

Au cours de l'inspection de type C, on a découvert que cinq des huit paliers de poulie du circuit d'ailerons étaient grippés et comportaient des méplats.

Tous les câbles passant sur ces poulies ont dû être remplacés en raison de l'usure par frottement. Le câble le plus usé portait la référence 82700519-001.

Selon le type d'exploitation et les conditions environnementales auxquelles les aéronefs sont exposés, il se peut que ces paliers de poulie nécessitent des inspections plus fréquentes.

- *Inspecter les paliers de poulie pour s'assurer qu'ils ne sont pas grippés et que la poulie tourne librement.*
- *Inspecter la gorge des poulies pour s'assurer qu'il n'y a aucune usure excessive ni aucun méplat qui pourrait bloquer la poulie et l'empêcher de tourner.*

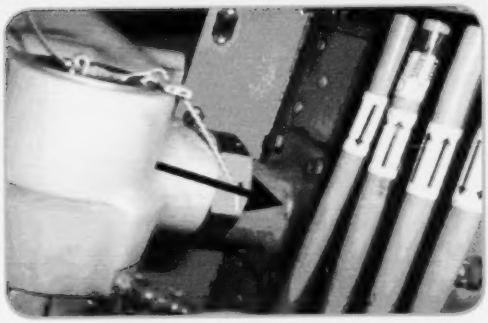
Le câble de référence 82700519-001 correspond à l'article 440 de la figure 25 qui se trouve à la page 84 du catalogue illustré de pièces de l'aéronef Dash 8-100, PSM 1-8-4. Une photo du câble et de la poulie très usés est fournie.

DE HAVILLAND DHC 8-102 RDS N° 20061103002

Adaptateur de raccordement criqué

Pendant une inspection de type C, on a découvert une crique sur l'adaptateur de raccordement de l'actionneur de gouverne de direction (supérieur) fixé au longeron de la dérive. La crique mesurait environ 2,5 po sur le pourtour de l'adaptateur tubulaire.

Même si aucune cause probable n'a été donnée, il s'agit probablement d'un criquage par fatigue causé par des contraintes. L'inspection visuelle approfondie effectuée par le technicien a permis de déceler la crique et de prévenir la défaillance de l'adaptateur. 🛠



DE HAVILLAND DHC 8-300 RDS N° 20050718004

Court-circuit de la carte de circuits imprimés du bouton d'appel passager

Au retour de l'appareil à la base principale pour la maintenance de nuit, les agents de bord ont informé le personnel de maintenance que plusieurs voyants de bouton d'appel passager ne pouvaient être réenclenchés. Pendant la vérification de maintenance, le personnel a découvert que toutes les cartes de circuits imprimés de commande du bloc service passagers (PSU) avaient subi des dommages causés par la chaleur.

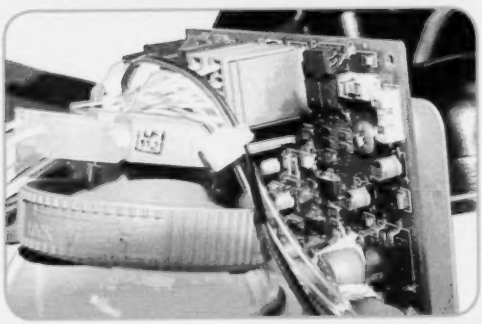
L'enquête sur les causes des dommages aux cartes de circuit imprimé a révélé que le câble du côté sortie des cartes de circuits imprimés de commande du PSU était usé par frottement au point de traverser l'isolant extérieur et que cette usure avait causé un court-circuit à la masse à la référence X312.35. Le court-circuit a fait brûler le transistor de sortie de toutes les cartes de circuits imprimés de PSU.

Tous les PSU de la cabine ont été remplacés et l'aéronef a été remis en service.

Il faut noter que l'endroit où se trouve le fil usé par frottement n'avait jamais été inspecté depuis la mise en service de l'aéronef, et rien n'exigeait qu'il le soit. Le câble endommagé a pu entrer en contact avec une bague de soutien de garniture, car le faisceau de câbles se trouvait à l'extérieur du chemin de câbles.

L'avionneur a indiqué qu'une enquête a été menée à la suite de cet accident. On a déterminé que le faisceau de câbles aurait dû se trouver dans le chemin de câble. De plus, selon les dessins, il n'y a aucune bague isolante à proximité.

L'avionneur prévoit ajouter un fusible pour éviter que le PSU soit endommagé en raison d'un court-circuit au niveau de l'installation des câbles. 🛠



RÉF. X312.35 - Câble 3322AP - Chemin de câbles - Bague de maintien d'isolant

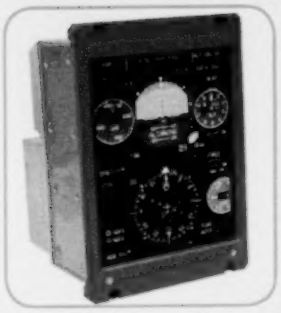
DE HAVILLAND DHC 8-400 RDS N° 20061012002

Court-circuit de l'écran d'affichage du copilote

Pendant le vol, l'équipage a signalé que l'écran principal de vol du copilote s'était éteint, qu'il s'était rallumé en mode autotest de démarrage (T vert), puis qu'il s'était éteint définitivement.

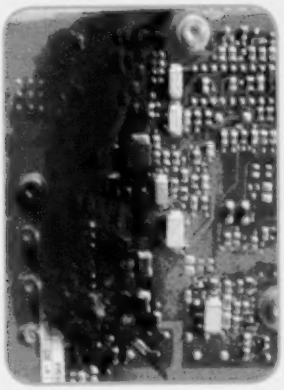
Après cet incident, l'équipage a décelé une odeur de brûlé, sans voir de fumée. L'odeur s'est propagée dans la cabine par le ventilateur de recirculation et elle a été décelée par les agents de bord. Après avoir retiré l'écran principal de vol, les mécaniciens ont trouvé des traces de suie autour des orifices de refroidissement.

L'écran principal de vol a été retourné au fabricant pour enquête. Le fabricant a mentionné avoir senti une forte odeur de brûlé avant de démonter l'écran. Lorsqu'il a mis l'écran sous tension, une épaisse fumée s'est dégagée. Après analyse, on a déterminé que la cause fondamentale du problème était un court-circuit au niveau du C43. Ce type de condensateur céramique (C43) n'est plus utilisé dans les panneaux de modules d'alimentation.



Thales Avionics (fabricant) a publié le bulletin de service C19190A-31-014 pour informer les exploitants de l'installation de nouveaux condensateurs de pointe dans le panneau de module d'alimentation de manière à éviter que les condensateurs brisent et causent des courts-circuits.

Ce bulletin de service porte sur le SMART MULTI-FUNCTION DISPLAY 6X8 (SMD68) P/NR C19190AB04 de Thales Avionics. Il recommande de remplacer les panneaux de module d'alimentation dont le numéro de série est inférieur à 1531 par des panneaux de module d'alimentation dont le numéro de série est supérieur ou égal à 1531 dans tous les écrans dont le numéro de série est inférieur à 892. 🛠



PILATUS PC 12-45 RDS N° 20060905004

Dispositif de fixation de la gouverne de direction endommagé

En effectuant une inspection extérieure de l'aéronef, on a découvert un jeu excessif au niveau du boulon de fixation supérieur de la gouverne de direction.

Une enquête plus approfondie a permis de déceler que le boulon de fixation supérieur avait allongé l'orifice et endommagé la nervure de bord d'attaque. Lorsqu'on a essayé de retirer le boulon, l'écrou d'ancrage est tombé et un morceau du bord d'attaque qui était déjà criqué s'est aussi détaché. Il a fallu couper la tête du boulon pour pouvoir retirer la gouverne de direction. On a alors constaté que le palier supérieur était endommagé. On attend des pièces pour pouvoir réparer le gouvernail de direction endommagé.

On rappelle aux spécialistes de la maintenance qu'il est possible de déceler des défaillances latentes en déplaçant les commandes de vol pendant les vérifications quotidiennes. Si la défaillance susmentionnée n'avait pas été décelée, le pilote aurait pu éprouver de graves problèmes de maîtrise de la gouverne de direction. 🛠

HÉLICES

HAMILTON STANDARD PROPELLER 14SF-7 (DHC 8-102)
RDS N° 20060905006

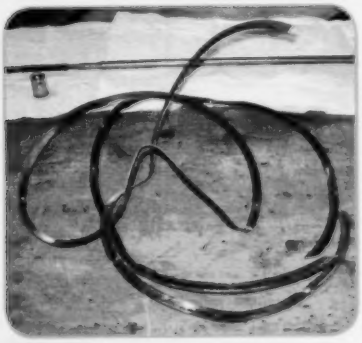
Bague collectrice de porte-balais – Détachement de la cloison

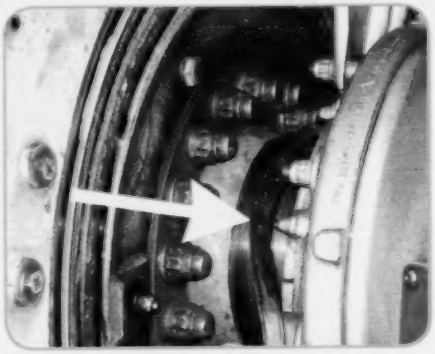
L'équipage de conduite a placé une étiquette sur le système de dégivrage de l'hélice gauche pour indiquer qu'il était hors service, car il n'y avait aucune indication sur l'indicateur de charge électrique.

En effectuant une inspection plus approfondie, le personnel de maintenance a découvert que les trois bagues collectrices du porte-balais de l'hélice s'étaient détachées de la cloison étanche de l'hélice et s'étaient enroulées autour de l'arbre porte-hélice.

Le compartiment moteur a été inspecté, mais aucun dommage n'a été décelé.

La cloison étanche de l'hélice a été envoyée pour réparation et un rapport de démontage a été demandé. 🛠





Bagues collectrices

HARTZELL PROPELLERS HCB5MP RDS N° 20060926005

Tiges de retenue de pale d'hélice – Corrodées

Une inspection visuelle a révélé que les tiges des cinq pales retirées de l'aéronef Shorts & Harland SD3-60 étaient corrodées. Même après réusinage aux dimensions minimales prescrites, les dommages causés par la corrosion étaient encore apparents. Fait à noter, la largeur et l'épaisseur des pales dépassaient de beaucoup les dimensions minimales.

Les cinq pales d'hélice ont été mises hors service.

Des facteurs environnementaux peuvent avoir contribué à la corrosion excessive découverte sur les tiges de retenue des pales. 🛠

WOODWARD PROPELLERS RDS NO. 20060804006

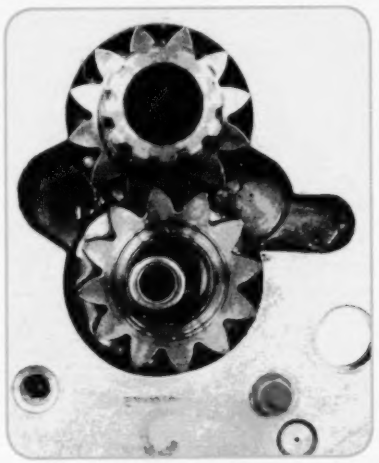
Régulateur d'hélice – Bague de pignon de renvoi usée

Au moment de la première révision planifiée du moteur, lors du démontage du régulateur d'hélice pour nettoyage avant inspection, après 1 584 heures depuis la mise en service initiale, on a découvert que la bague de pignon de renvoi réf 5337050 était très usée. L'usure excessive de la bague entraînait une rotation elliptique du pignon de renvoi qui causait une usure ovale du logement du côté sous pression.

Une bague de pignon de renvoi normale mesure environ 0,100 po, mais la bague de pignon de renvoi usée mesurait 0,0175 po. On ignore ce qui a causé l'usure excessive de la bague.

Les analyses d'huile périodiques n'ont pas décelé la présence de limaille. Après avoir découvert le problème, les spécialistes de la maintenance ont été en mesure de faire tourner les engrenages manuellement et ils ont découvert que les engrenages collaient et se coinçaient. Si les engrenages s'étaient coincés en service, il aurait pu y avoir grippage et perte totale de pression d'huile dans le régulateur d'hélice (perte de poussée).

Le fabricant du régulateur a précisé qu'une situation d'usure semblable avait déjà été décelée sur un moteur TPE 331 qui possédait un régulateur d'hélice de conception semblable. 🛠



Moteurs

GENERAL ELECTRIC CF34-3B1 [CL600-2B19 (RJ200)]
RDS N° 20060728004

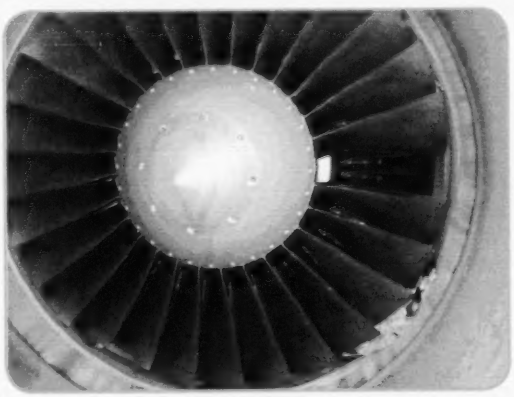
Détachement d'une aube de soufflante

Lors de la montée initiale à 18 000 pieds, l'équipage de conduite a entendu une forte détonation suivie d'importantes vibrations au niveau du moteur no 1. L'avertisseur d'incendie s'est déclenché et le pilote a déchargé les bouteilles extincteurs et coupé le moteur. Une situation d'urgence a été déclarée et l'aéronef est retourné à l'aéroport de départ, où il s'est posé sur un seul moteur sans autre incident.

Le personnel de maintenance a précisé qu'il manquait une aube de soufflante et que la tuyère d'échappement semblait brûlée et criquée.

Le représentant des services techniques de General Electric a remarqué qu'il manquait une aube ainsi que le capotage extérieur de la soufflante. Il a aussi noté deux (2) petites perforations dans l'enveloppe de la soufflante de même que des dommages sur les boulons qui relient les brides de la turbine BP et de la turbine HP. Des dommages causés par le feu étaient apparents sur la buse d'échappement.

Peu après cet incident, le motoriste a publié la lettre aux exploitants (All Operator's Wire) *CF34-06-07 qui traite de l'événement. L'enquête visant à déterminer la cause de la défaillance de l'aube de soufflante no 11 est toujours en cours.* 🛠



HONEYWELL (ALLISON) 250-C20B RDS N° 20060927002

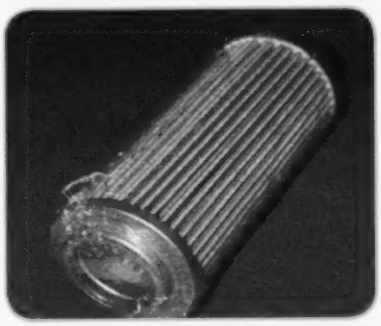
Filtre à carburant du régulateur de carburant – Contaminé

Le filtre de la pompe à carburant entraînée par moteur a été remplacé par un nouveau filtre PMA qui avait été préemballé dans un emballage en plastique. Ce filtre PMA a une ouverture à une extrémité et est scellé à l'autre extrémité. L'installateur a retiré l'emballage en plastique avec ses doigts, et un morceau de plastique s'est retrouvé par inadvertance à l'intérieur du filtre à carburant.

Pendant un essai de fonctionnement, lorsque le carburant a été remis dans le circuit, le morceau de plastique est monté dans la conduite de carburant et s'est logé dans le filtre à carburant du régulateur de carburant.

Notre correspondant a précisé que les filtres à carburant cellule Purolator étaient aussi emballés de cette façon. La principale différence entre les deux filtres réside dans le fait que le filtre à carburant cellule est ouvert aux deux extrémités, ce qui permet aux morceaux de plastique de tomber. Les spécialistes de la maintenance doivent prendre conscience du problème et s'assurer que les filtres ne contiennent aucun contaminant avant de les poser.

Transports Canada Aviation civile partage l'avis de notre correspondant et recommande que les spécialistes de la maintenance s'assurent que les filtres ne contiennent aucun contaminant. Toujours vérifier soigneusement les pièces avant de les installer. 🛠



HONEYWELL GTCP36-150RJ (CL600 2B19) RDS N° 20060604002

Groupe auxiliaire de bord Honeywell – Fumée/Flammes

Au moment où l'aéronef roulait vers la piste en vue du décollage, l'équipage a senti une légère odeur de gaz d'échappement/carburant. Quelques instants plu tard, on l'informait que des flammes s'échappaient de l'échappement du groupe auxiliaire de bord. L'équipage n'avait reçu aucun message d'incendie dans le groupe auxiliaire de bord, mais il a quand même coupé le groupe auxiliaire et quitté la piste en service. Peu de temps après que l'aéronef a été immobilisé, un message de défaillance et d'incendie du groupe auxiliaire de bord est apparu sur l'EICAS (système d'affichage des paramètres moteurs et d'alerte de l'équipage). L'équipage a déchargé une bouteille extincteur vers le groupe auxiliaire de bord.

Les pompiers du terrain d'aviation ont rejoint l'aéronef et ont envoyé du halon dans l'enceinte du groupe auxiliaire de bord pendant que l'on procédait à l'évacuation des passagers. Le groupe auxiliaire de bord a été remplacé et l'aéronef a été remis en service.

L'enquête sur le démontage du groupe auxiliaire de bord a révélé qu'il y avait une fuite de carburant et un écartement au niveau du raccord du pulvérisateur no 2 qui avaient été causés par une crique de fatigue mégacyclique dans le tube d'injection de carburant. Il y avait aussi une fuite au niveau de l'écrou B inférieur du solénoïde de carburant. La crique de fatigue mégacyclique partait du diamètre extérieur du tube d'injection de carburant et avait été causée par une flexion inversée.

Il semble que la flexion du tube d'injection de carburant ait été un facteur contributif à la fuite de carburant du groupe auxiliaire de bord et à l'incendie qui a suivi. Il est indispensable de bien effectuer la maintenance des conduites et des raccords de carburant en raison de l'inflammabilité du carburant. Même une petite fuite dans un espace restreint peut créer un milieu explosif qui peut s'enflammer à la moindre étincelle. 🛠

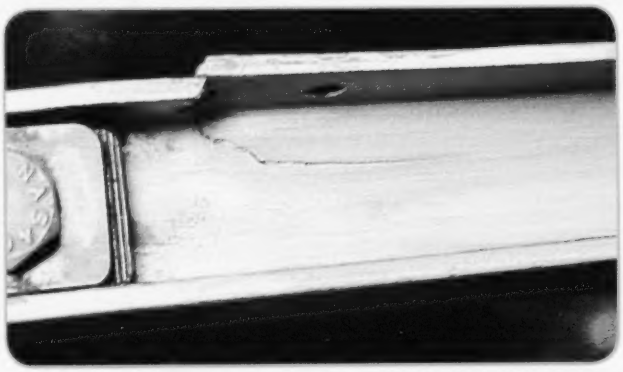
PRATT & WHITNEY CANADA PT6A-67B [CL600 2B19 (RJ100)] RDS N° 20060918009

Inverseur de poussée – Rail criqué

En inspectant le système d'inverseur de poussée du moteur, le TEA a décelé une crique importante sur le rail d'inverseur de poussée inférieur gauche.

Référence : Catalogue illustré des pièces CSP A-006, Chapitre 78-34-11, Figure 1, articles 75A et 95A.

La crique de l'inverseur de poussée est probablement attribuable à la durée en service. 🛠



Prénez garde

Réchauffeurs à gaz d'échappement et risques inhérents au monoxyde de carbone

Un des types de réchauffeurs d'intérieur d'aéronef les plus courant est le réchauffeur à enveloppe dans laquelle passent les gaz d'échappement, lequel est principalement utilisé à bord des monomoteurs dotés de moteurs à piston.

Il s'agit d'un modèle simple de réchauffeur qui fonctionne par transfert de chaleur des gaz d'échappement. Une enveloppe est placée autour de la tubulure d'échappement et, pendant le vol, l'air dynamique extérieur passe à travers l'enveloppe puis autour de la tubulure d'échappement permettant ainsi à la chaleur d'être transférée au conduit puis envoyée à l'intérieur de l'aéronef. Pendant le vol, le pilote peur régler la température intérieure en utilisant une autre source d'air dynamique.

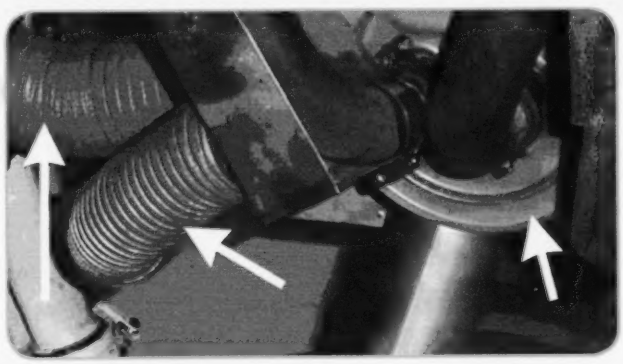
Un des dangers inhérents au réchauffeur à gaz d'échappement est l'intoxication au monoxyde de carbone. Puisque le monoxyde de carbone est incolore, inodore et sans saveur, il est encore plus insidieux lorsqu'il est mélangé aux gaz et aux vapeurs qui s'échappent du moteur et qui pénètrent dans l'aéronef. Une exposition prolongée à de faibles concentrations de monoxyde de carbone est aussi dangereuse qu'une courte exposition à des concentrations élevées.

On rappelle au personnel de respecter les exigences en matière d'inspection de la *Consigne de navigabilité* CF-90-03R2 de Transports Canada qui porte sur les réchauffeurs de cabine et de poste de pilotage à gaz d'échappement. De plus, il serait prudent d'effectuer des inspections avant et après vol plus fréquentes, en portant une attention particulière aux soudures et aux joints de la tubulure d'échappement et aux fuites possibles de gaz d'échappement à l'intérieur de l'enveloppe. Certains avionneurs recommandent d'inspecter le collecteur d'échappement et le réchauffeur à toutes les 25 heures. Le monoxyde de carbone peut aussi s'infiltrer dans l'aéronef par des ouvertures dans la cloison pare-feu ou dans le fuselage de la cabine ou par des orifices dans le système de chauffage. Les risques d'intoxication au monoxyde de carbone sont plus élevés en hiver, car les ouvertures d'aération et les fenêtres sont généralement fermées.

Il existe actuellement deux types de détecteurs de monoxyde de carbone qui peuvent mesurer les concentrations de monoxyde de carbone à l'intérieur de l'aéronef. Le premier prélève un échantillon d'air dans un tube qui contient un matériau qui change de couleur selon la quantité de monoxyde de carbone présente. Le second comporte un disque de plastique poreux qui contient un produit chimique qui change de couleur en fonction des niveaux de concentration de monoxyde de carbone détectable.

Transports Canada recommande que les exploitants installent des détecteurs de monoxyde de carbone à bord de leurs aéronefs.

On recommande fortement aux exploitants qui désirent de plus amples renseignements de consulter aussi l'Advisory Circular (AC) 20-32B de la *Federal Aviation Administration (FAA)* à l'adresse http://www.faa.gov.



Félicitation...

...au gagnant de notre priz de présence :

Brad Ford

AME Symposium du Pacifique à Vancouver

CNs relatives aux équipements

Transports Canada s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles CN applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

Transports Canada a reçu les nouvelles CN suivantes relatives à des équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante :
http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn

AVIO INTERIORS	2006-0264	EU	Équipement et accessoires – Ferrures arrière des sièges de passager
CALEDONIAN AIRBORNE	2006-0241	EU	Remplacement du boîtier principal, réf. BC85-051, et du piston, réf. BC85-052, par des pièces améliorées en acier inoxydable 6S80D
GOODYEAR	2006-18-08	US	Pneus pour aéronefs Goodyear – Décollement de la bande de roulement et déformations près de la bande de roulement
HONEYWELL	2006-19-04	US	Empêcher le transpondeur du système de communication de passer en mode d'attente
INTERTECHNIQUE-ZODIA	2006-0286-E	EU	Bouteilles d'oxygène de réserve – Dépose/vidange
PARACHUTE SHOP	2006-0279	EU	Équipement/accessoires – Équipement de parachute – Retrait du service
RECARO A/C SEATING	2006-0220	EU	Équipement – Sièges de passager – Inspection de l'attache de ceinture de sécurité
SANDEL AVIONICS	2006-16-18	US	Erreur de relèvement causée par une anomalie d'entrée et une erreur de logiciel – Poser une affichette, modifier le manuel de vol et mettre le logiciel à jour.
STC ST02129AK	2006-15-12	US	Transport de fret et de passagers dans le même compartiment
STC ST02177AK	2006-15-11	US	Transport de fret et de passagers dans le même compartiment
TECNAM	2006-0234	EU	Équipement et accessoires – Butées de rail de fixation de siège – Inspection

Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité de la *FAA*

La Federal Aviation Administration (FAA) *des États-Unis publie les* Special Airworthiness Information Bulletins (SAIB). *Les* SAIB *sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité. Ces avis sont disponibles à l'adresse URL suivante :*
http://www2.faa.gov/certification/aircraft/av-info/ad/saibs.htm

N° SAIB	Constructeur	Modèle	Publié le jj/mm/aa
SW-07-10	Eurocopter France	Hélicoptères EC 155B et EC155B1	11/06/2006
NE-07-09	Teledyne Continental Motors (TCM)	Moteurs IO-520, TSIO-520, IO-550, IOF-550	10/31/2006
CE-07-08	Cirrus Design Corporation	Avions SR20 et SR22	10/31/2006
	Columbia Aircraft Manufacturing	Avions LC41-550FG et LC42-550FG	
	Piper Aircraft Inc.	Avions PA-28, PA-32, PA-34, PA-44, PA-46	
CE-07-07	Socata	Avions TBM 700	10/27/2006
CE-07-06	General Aviation Aircraft	Alcool (éthanol ou méthanol) présent dans l'essence automobile	10/27/2006
SW-07-05	FH-1100 Manufacturing Corporation (Siam Hiller Holdings, Inc.)	Hélicoptères 1100 (OH-5A) et FH-1100	10/27/2006
CE-07-04	Grob	Avions G120A	10/18/2006
NM-06-54R1	Transport Category Airplanes	Extincteurs portatifs	10/18/2006
NE-07-03	Pratt & Whitney Canada (P&WC)	Réacteurs de la série JT15D-5	10/12/2006
CE-07-02	Garmin	Équipement de réception WAAS; système de navigation GNS 480 et CNX80	10/12/2006
NE-07-01	General Electric Aircraft Engines (GE)	Turboréacteurs double flux CF6-80C2 et CF6-80E1	10/12/2006

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE

LÉGENDE

JASC Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants

N° RDS No de contrôle RDS de TC. – À mentionner lors de correspondance ou de requête

RGN Région TC d'où provient le RDS :
PAC = Pacifique PNR = Prairies et Nord ONT = Ontario QUÉ = Québec ATL = Atlantique RCN = Ottawa (AC)
VAR = Plus d'une région

MARQUE/MODÈLE	JASC	NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	ÉTAT DE PIÈCE	N° RDS	RÉG.
AÉRONEFS						
AERO COMMANDER						
690	5540	Raccord	4200821	Usé/rivet desserré	20060714004	PNR
AEROSPATIALE						
AS 350B2	5210	Joint porte	852G10	Se détache	20060803001	PAC
AS 350B2	6220	Butée chape	350A37116200	Défectueuse	20060922002	PNR
AS 350B2	6720	Cale (plaquétte) de friction/guidage	350A75111720	En bon état	20060710005	PAC
AS 350BA	2913	Accouplement manchon	S40	Hors service	20060804007	PNR
AS 350BA	6310	Roue libre	35013001	Limaille	2 RDS	PAC
AS 350BA	6420	Roulement	704A33651190	Bruyant	20060807002	PNR
AS 350BA	7931	Pression d'huile	704A37642043	Hors service	20060907006	QUÉ
ATR 42 300	3244	Pneu	308419030	20060829003	ONT	
AIR TRACTOR						
AT 802	6340	Roulement arbre inférieur		Usé	20060901005	ATL
AIRBUS						
A310 308	2312	Panneau de commande VHF 899	2125014	Fumée	20060728005	QUÉ
A310 308	2900	Conduit hydrauliqué	A29181081000	Usé par frottement	20060822003	QUÉ
A310 308	3246	Train principal	C201950001	Fuite	20060822002	QUÉ
A320 214	2565	Toboggan	20060920011	ONT		
A340 313	3444	Contacteur relief	9650976003206	Brûlé	20060725001	QUÉ
A340 541	2500	Câbles brûlés	20060801007	QUÉ		
BAE - UK						
3112	3246	Demie-roue int.	300720	En bon état	20060719005	PNR
3112	5610	Pare-brise gauche	1379628C401	20060808007	RCN	
BAE 146 200	2740	Levier	HC273H0344	Défectueux	20060810007	RCN
BAE - USA						
HS 125 700A	5280	Porte droite	5UDZ198	Criquée	20060906011	RCN
BEECH						
100	3240	Valve frein stationnement	4500SA1	Défectueuse	20060907002	PNR
100	3243	Joint toriqué clapet anti-retour	MS28775011	Coupé	20060908002	PNR
1900C	3260	Éclairage	3086070843004	Non allumé	20060911001	PNR
1900D	2612	Fil détecteur d'incendie	24412886	Usé par frottement	20060725004	ONT
1900D	2910	Cond. hydrauliqué tr. princ.	1013880167	Fuite	20060907007	PNR
1900D	Câble		11452403725	Rompu	20060926004	ONT

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
200	3210	Rotule	1158100325	Criquée	20060928004	ONT
200	5610	Carreau extérieur		Criqué	20060926003	PNR
200	7712	Transmetteur de couple	1013890053	Défectueux	20060810005	PNR
A100	2750	Moteur volets 10052	40731	Hors service	20060906024	ONT
A100	5544	Poutrelle	504200337	Criquée	20060712008	ONT
B200	000	Renfort	50420066281	Endommagé	20060804009	PNR
B300	3230	Moteur	M710501	Sollicitation excessive	20060705008	PNR
B300	7922	Soupape de dérivation	723747	Hors service	20060821005	ATL
B90	3230	Sélecteur hydrauliqué	25800	Dérivation interne	2 RDS	ONT
C90A	3246	Cône/roulement	21401400	Détruit	20060922001	ONT
E90	5311	Couples princ. gauche et droit	504200285758	Criqués	20060822006	ONT
BELL TEXTRON - CANADA						
206B	2435	Génér. déatlr.	23032027	Cisaillée	20060925007	PAC
206B	2910	Raccord croisé	AN937D6	Corrodé	20060829001	PNR
206B	5302	Raccord	2060313291035	Criqué	20060801004	PNR
206B	6320	Bouchon de rempliss. (cordon)	F506	Bouchon	20060707007	PAC
206B	7920	Filtre	03807205	Mauvais filtre	20060803002	PAC
206B	0000	Revêtement intérieur	80011P12F20	Criqué	20060913003	PNR
206L 3	2910	Conduit	70061H000T13	Criqué	20060803004	ONT
222	6220	Poids pendule	222011114103	Criqué	20060921003	QUÉ
407	1000	Rondelle	S3526EC4	20060818002		QUÉ
407	5302	Poutre de quéue	407530014101	Criquée	20060818003	ONT
407	6220	Roulement de cisaillement	407310101101	Séparé	20060712001	ATL
412	0000	Support	212030041233		20060913005	QUÉ
412CF	6220	Axe	412010190105	Décollé	20060814002	PNR
412EP	2897	Connecteur 1B14P1	MS3456W14S5S	Broch. court-circuitées A/B	20060906014	QUÉ
412EP	2910	Clapet anti-retour	206076437003	Bloqué en position ouverte	20060728001	QUÉ
BELL TEXTRON - USA						
204B	6720	Boulon		Hors service	20060818004	PNR
205A 1	6210	Pale rotor principal	204011250001	Criqué	20060706002	PNR
205A 1	6220	Écrou borgne	204011116001	Criqué	20060727001	PAC
205A 1	6510	Palier à potence	2040406009	Défectueux	20060728003	PNR
205A 1	6730	Servomoteur hydr. rot. quéue	205076031003	Défectueux	20060907005	PNR
212	7170	Robinet de purge	475C61NSX	Hors service	20060907004	QUÉ
212	7931	Interrupteur pression	2090620031	Fuite	20060815003	PNR
BOEING						
727 223	3241	Connecteur	D4668	Hors service	20060925009	PAC
727 225	2740	Joint toriqué	MS28775232	Bombé	20060724001	ONT
727 225	5230	Microcontact		Déréglé	20060728002	ONT
727 225	7312	Vanne de déatlrage	97907021	Défectueuse	20060918010	PAC
727 233	2781	Interrupteur indicateur	10608197	Défectueux	20060929002	ONT
727 243	2433	Transformateur-redresseur	1032573	Enfumé	20060706004	ONT
727 247	7110	Commande détect. incendie	656020916	Décentrée	20060803003	PNR
737 217	2730	Roulement	69403483	Grippé	20060829004	PNR
737 400	5101	Couple principal	654653170	Corrodé	4 RDS	PAC
737 522	2710	Poulie	BACP30F9	Corrodée/grippée	2 RDS	PAC
737 522	2913	Conduit hydrauliqué	65C268091131	Criqué	20060706001	ATL
737 522	2920	Commutateur basse pression	65448917	Défectueux	20060901002	ATL
767 328	2565	Glissière aile	GOODRICH	Déployée	20060829005	RCN
767 333	2913	Câble W440-001-18		Usé par frottement	20060825001	QUÉ

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
767 375	3200	Carte d'avertissement	285T003117	Hors service	20060918002	QUÉ
BOMBARDIER						
CL600 2B19 (RJ100)	752	Message EICAS		Hors service	20060802004	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3300	Lest	BR90002	Neuf	2 RDS	ONT
CL600 2B19 (RJ100)	5512	Viseur	60021134434	Criqué	20060919004	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5610	Hublot gauche	NP1393225	Criqué	20060906004	RCN
CL600 2B19 (RJ100)	7200	Moteur	CF343A1	Hors service	20060808011	RCN
CL600 2B19 (RJ100)	7830	Rail	22850809119	Criqué	20060918009	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	7931	Crépines de récupération		Défectueuses	20060925005	ATL
CL600 2C10 (RJ700)	2100	Groupe turbo-refroidisseur	GG670950099	Groupe défectueux	2 RDS	RCN
CL600 2C10 (RJ700)	5610	Hublot latéral gauche	NP15932211	Criqué/éclaté	8 RDS	VAR
CL600 2D15 (705)	2330	Crépine		Déchirée	20060920012	RCN
CL600 2D24 (RJ900)	7931	Transducteur pression d'huile	4120T16P01	Neuf	20060705001	RCN
BRITTEN NORMAN						
BN2A 26	3246	Demie-roue int.	16103000	Criquée	20060702001	PAC
CANADAIR						
CL215 1A10	2910	Clapet anti-retour hydrauliqué	AN62498	Criqué	20060704020	PNR
CL215 1A10	2913	Fixation frontale pompe	66WA300	Brisée	20060706008	PNR
CL215 1A10	8530	Cylindre	327628	Criqué	20060713003	PNR
CL215 6B11(CL215T)	7800	Tuyère échappement		Détachée	20060830002	RCN
CL215 6B11(CL415)	2810	Réservoirs carburant souples		Fuite	4 RDS	VAR
CL600 2A12(601)	7314	Pompe carburant moteur	6052T06P05	Arbre rompu	20060828001	QUÉ
CL600 2B16(601 3A)	2497	Câble alim. génér.	Câble 2XA80ABBLU	Brûlé et fondu	20060712003	PNR
CESSNA						
150M	5530	Raccord	04310093	Corrodé	20060707005	ONT
172K	5511	Longeron avant	053200198	Criqué	20060825003	ONT
172M	2497	Câble 22QA	D4FF10316GA	Brûlé	20060711002	PNR
172M	3246	Rivet garniture frein	RA105002	Cisaillé	20060806001	PNR
172M	5710	Ens. vidange gauche	052303018	Criqué	20060810004	PAC
172M	0000	Connexion surtension	Hors service		20060903001	PAC
172P	8530	Cylindre	SLC36005F	Criqué	20060711006	PAC
172P	0000	Cloison	05503214	Criquée	2 RDS	PAC
172P	0000	Cylindre	SLC36005F	Criqué	20060724008	PAC
172R	2510	Châssis dossier de siège	07190131	Brisé	20060914004	PNR
172S	3221	Douille jambe train principal	05412024	Séparation	20060913002	ONT
172S	6113	Cloison casserole d'hélice avant	05522311	Criquée	20060913001	ONT
185D	5712	Nervure	07221991	Criquée	20060716001	PAC
208B	2400	Panneau de garnissage	26150181	Décoloré	20060921006	RCN
208B	3010	Gaine de dégivrage	29S7D517515	Déformée	20060908001	PNR
208B	3201	Carénage	264101828	En bon état	20060925001	PNR
208B	3246	Demie-roue ext.	16211800	Criquée	20060807001	ATL
550	2121	Ventilateur	99101133	Défectueuse	20060905003	ONT
550	2435	Balais	230760011	Usés plus de la moitié	20060726007	PAC
550	2710	Potentiomètre	7020362	Séparé	20060719003	ONT
550	2720	Tube de protection	656530129	Délaminé	20060731001	ONT
550	3246	Roue avant	95442077	Corrosion	20060712006	ONT
550	7714	Tachymètre N2	991214736	Court-circuité	20060731005	ONT
560	2133	Vanne de décharge	52771338	Défectueuse	20060920005	PAC
560	2431	Capteur de température	S35979	Défectueux	20060817002	PAC
560	2510	Enrouleur à inertie	01073370	Brisé	20060817005	PAC

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
560	7830	Joint arbre	25630005	Fuite	20060817003	PAC
750	7322	Solénoïde rotor de quéue	183238001	Masse défect.	20060825004	ONT
750	5610	Pare-brise	991438012	Éclaté	20060906026	ONT
A185E	3300	Rhéostat éclairage	S18802	Hors service	20060705005	PAC
A185F	5520	Charnière-stabilisateur		Plusieurs criqués	20060825002	ONT
A185F	7120	Bâti moteur	075100331		20060717003	PNR
U206B	5280	Raccord ext. train principal	12116011	Criqué	20060808006	ONT
U206B	7322	Manette des gaz	S122210	Hors service	20060710003	ONT
U206F	3242	Plaqué de couple	075302781	Criquée	20060821001	PNR
CHAMPION						
7ECA	0000	Support de lisse	222182	Gousset défectueux	20060928003	PAC
CONAIR						
FIRECAT	2910	Conduite de sortie train d'atterr.	89H1014738LGD4	Usée par frottement	20060706007	PAC
TURBO FIRECAT	0000	Mousse antidéflagrante		Détérioration	20060911002	PAC
CONVAIR - CANADA						
340	7300	Boulon de fixation	AN4H12A	Gravement usé	20060817001	PAC
DASSAULT						
FALCON 2000	3300	Bloc optiqué	AL845T279	Fondu	20060911006	PNR
DE HAVILLAND - CANADA						
DHC 2 MKI	2820	Tuyau	C2P2009	Corrodé/fuite	20060822008	PAC
DHC 5	7800	Anneau à bride	C5P156171	Défectueux	20060724002	PNR
DHC 6	2434	Génératrice		Défectueuse	20060920007	PAC
DHC 6	3246	Train flotteur avant	C6UF10151	Brisé	2 RDS	PAC
DHC 7	3300	Lest	BAO80061	Hors service	20060717007	PAC
DHC 8 100	2700	Bielle de commande	734187B	Hors service	20060801008	RCN
DHC 8 100	2910	Servomoteur	A44700009	Hors service	20060801009	RCN
DHC 8 100	3220	Jambe amortisseuse train avant	8800121	Criquée	20060831002	RCN
DHC 8 102	2400	Câble	2431154B10	Brûlé	20060707001	ATL
DHC 8 102	2700	Conduit hydrauliqué	82950010141	Rompu	20060801005	RCN
DHC 8 102	2900	Conduit hydrauliqué	2890410115	Criqué	20060818001	PNR
DHC 8 200	3240	Conduit flexible	DSC252A40230		20060802009	RCN
DHC 8 300	2730	Chaîne sous forme de câbles	82700562005	Sans chaîne CSP	20060926001	RCN
DHC 8 300	2910	Raccord union hydrauliqué	AN81510D	Fracturé	2 RDS	RCN
DHC 8 300	3320	Douille	BV33001215	Hors service	20060919003	RCN
DHC 8 300	3442	Indicateur radar météo		Hors service	20060804004	RCN
DHC 8 300	7312	Joint toriqué	S2L354	Endommagé	20060928001	QUÉ
DHC 8 301	5220	Mécanisme issue de secours	85220270001	Grippé	20060815002	PAC
DHC 8 301	5220	Embouts de bielle	MS2764639	Grippés	20060810001	ATL
DHC 8 301	5280	Ens. de protection	83231044005	Usé	20060816002	ONT
DHC 8 311	3230	Conduit	82970009325	Fuite	20060704021	PAC
DHC 8 311	3246	Bague de roulement ext.	L312111	Endommagée	20060918011	QUÉ
DHC 8 311	5720	Roulement	DSC5108	Usure	20060929001	ATL
DHC 8 400	2913	Pompe hydr. entraînée par moteur	6617303	Corps séparé	20060718001	RCN
DHC 8 400	3230	Microcont. 2 tr. avant/faisc. centr.		Séparé	20060811003	RCN
DHC 8 400	3231	Ressort trappe train avant	478441	Brisé	20060717004	RCN
DHC 8 400	3242	Bloc freins	216052	Hors service	20060901001	RCN
DHC 8 402	2710	82742409-001 et 410-001		Usé	20060726004	QUÉ
DHC 8 402	7313	Collecteur gicleur carburant	304850901	En bon état	20060918008	QUÉ

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
DIAMOND - CANADA						
DA 20 C1	5210	Crochet	2256136100	Criqué	20060918003	ATL
DORNIER						
328 100	7160	Entrée d'air	001A716E1000010	Hors service	20060822004	PNR
EMBRAER						
EMB 110P1	5411	Profilé fuseau moteur	4A27122201	Criqué	20060720002	ONT
EMB 110P1	5523	Support de masselotte	11030120115	Criqué	20060810006	ONT
EMB 110P1	5524	Support fixation charnière	4A314003	Criqué	20060720001	ONT
ERJ 190 100IGW	7310	Filtre pompe carburant princ.	2043M12P03	Arbre rompu	20060915002	QUÉ
FAIRCHILD						
SA227AC	1410	Conduit hydrauliqué	2781032167	Criqué	20060815001	ONT
SA227AC	5720	Prise d'air batterie	2735143003	Criquée	20060927003	PNR
SA227AC	7720	Fiche Cannon	MS3451L10SL4P	Corrodée	20060901009	ONT
FOKKER - ND						
F.28 MK0100	2760	Vérin	233009	Hors service	20060919005	PNR
FOUND BROS						
FBA 2C1	5510	Dérive d'appoint	V201	Défectueuse	20060920006	RCN
GULFSTREAM - USA						
690D	2121	Ventilateur de recirculation	EM6081	Brûlée	20060714002	ATL
690D	3010	Minuterie de dégivrage	3D249503	Défectueuse	20060714003	ATL
HUGHES						
369D	3213	Jambe train d'atterr.	369H600151	Criquée	20060808009	PAC
369D	5610	Hublot	369350542	Brisé	20060717008	PNR
369D	6220	Unilock	369A7010	Hors service	20060717006	PNR
369D	6320	Roulement à billes	369D25146	Criqué	20060804010	PAC
369D	7921	Courroie compresseur	369D25623	Dents usées	20060811002	RCN
LOCKHEED						
188A	6110	Porte-balais	6505656		20060814003	PNR
188A	6114	Moyeu d'hélice			20060823002	PNR
PILATUS - SW						
PC 12 45	2100	Groupe de réfrigération	9599060114	Défectueux	20060706005	ONT
PC 12 45	3221	Support	5531012326	Criqué	20060905005	ONT
PC 12 45	3230	Relais K601	9740926112	Défectueux	2 RDS	ONT
PC 12 45	3246	Train principal	40424	Endommagé	20060913006	PNR
PC 12 45	5554	Palonnier	555401203		20060905004	ONT
PC 12 45	5610	Vis pare-brise		NAS1581C3T11	4 RDS	ONT
PIPER						
PA18 150	3221	Boulon	AN626	Cisaillé	20060905002	ONT
PA23 250	2720	Tuyauterie	1582102	Criquée	20060712002	QUÉ
PA28 180	5543	Conn. guignol compens. palonnier	6345703	Brisé	20060925003	ONT
PA31 350	2562	Antenne ELT	DMQ1811A		20060816006	PNR
PA31 350	2750	Câble d'entraînement droit	486597	Entraînement cisaillé	20060830003	PAC
PA31 350	3213	Joint amort. oléo. train pr. gauche	MS28775335	Coupé	20060710002	PAC
PA31P	2400	Panneau disjoncteurs		Enfumé	20060811001	PNR
ROBINSON						
R44	0000	Silencieux	C1963	Criqué	20060915001	PNR
R44 II	2120	Réchauffeur	D0571	Criqué	20060725009	RCN
R44 II	2435	DéATLreur	31B22111	Entraînement brisé	20060815004	PNR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
R44 II	5411	Nervure	C2615	Criquée	20060725008	RCN
R44 II	6310	Boulon de réglage	NAS4283A12	Déformé	20060712009	PNR
R44 II	6420	Biellette comm. pas rotor quéue	B3454	Matage usé	2 RDS	PNR
R44 II	6510	Roulement d'amortissement	C0411	Rugueux	20060718003	PNR
R44 II	7314	Moteur	8187B	Défectueux	20060707002	PNR
R44 II	7414	Arbre	1052947	Usé	20060905001	PNR
R44 II	7820	Silencieux/tuyère d'échapp.	C16932	Criqués	20060725007	RCN
SAAB						
340B	3246	Train principal	50104882A	Hors service	20060929004	PNR
SIKORSKY						
S61L	2910	Boulons	66WBL200	Rompus	20060818006	PAC
S76A	0000	Pale rotor principal	7615009100053	Hors service	20060810002	PAC
SWEARINGEN						
SA226TC	2432	Câble, calibre 4		Usé par frottement	20060905007	PAC
SA226TC	7320	Contacteur tachymétriqué	3055383	Défectuosité	2 RDS	PAC

MOTEURS

ALLISON						
250-C20	7230	Demi-carters	6887167	Érodés	20060818005	PAC
250-C20	7323	Régulateur PT	23076061	Révisé	20060725006	PAC
250-C20B	2821	Filtre carburant	03807205	Enroulement	20060927002	PNR
250-C28	7230	Volute	23056109	Criquée	20060808005	PAC
250-C30P	7230	Volute	23053990	Criquée	20060927001	ONT
AE-3007A1	7250	Aubes turbine HP1	23076977	Mauvaise norme	20060906007	QUÉ
AE-3007A1/3	7250	Aubes turbine HP 1	23079436	Mauvaise norme	2 RDS	QUÉ
AVCO LYCOMING						
IO-360-L2A	2421	Connecteur AMP		Hors service	20060914003	PNR
IO-540-AE1A5	7414	Chapeau de distributeur		Câble usé par frottement	20060802008	RCN
O-235-L2CM	8011	Entraînement Bendix	EBB124A	Brisé	20060726006	PNR
O-320-B2C	8530	Bague d'arrêt	A4871	Brisée	20060712004	ONT
O-320-D2J	8530	Cylindre millenium	SLC36005F	Criqué	2 RDS	PAC
O-360-E1A6D	7120	Boulon	LW38275	Rompu	20060918004	ATL
O-540-F1B5	7414	Engren. distrib.			20060711004	PNR
O-540-F1B5	8520	Roulement tige de raccord	LW13521	Brisé	20060808004	PNR
TIO-540-A2B	7920	Filtre à huile	ES48110	Fuite	20060726005	PAC
TIO-540-C1A	8530	Jeu de segments	ST203	Délaminé	20060817006	QUÉ
TIO-540-F2BD	8120	Conduit transition échappement	LW121127	Criqué	20060809002	PNR
TIO-540-J2BD	7421	Bougies d'allumage	Ercnassées		20060907003	PAC
TIO-540-J2BD	8520	Pièce moulée carter	13828	Criquée	2 RDS	PNR
BOMBARDIER ROTAX						
914 F3	6122	Vis	941521	Rompue	20060929003	PAC
CURTISS WRIGHT						
982C9HE2	8530	Poussoir	416453	Brisé	20060725010	VAR
GARRETT						
TFE731-20AR-1B	2435	Clavette	30728692	Criquée	20060919002	ONT
TPE331-10R-511C	7210	Couronne princip.		Défectueuse	20060728007	PNR
GENERAL ELECTRIC						
CF34-3B1	7230	Goupille retenue pale ventilateur	4029T16P13P15	Criquée	20060821006	PNR

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
PRATT & WHITNEY-CANADA						
JT15D-1	7200	Biellette vanne de purge	310562601	Usée	20060706003	PNR
PT6A-114	7910	Adaptateur huile sous pression	3007389	Fracturé	20060704018	QUÉ
PT6A-21	7250	Aubes turbine compresseur		Fracturées	20060704004	QUÉ
PT6A-28	7210	Engrenages planétaires 1er étage	310152501	Dommages matériels	20060731002	ONT
PT6A-34	7313	Gros conduit de sortie	310926302	Hors service	20060929005	PAC
PT6A-50	7230	Moteur	3031300	Défectueux	20060712005	ONT
PT6A-50	0000	Régulateur carburant	32447531917	Défectueux	20060821004	ONT
PT6A-66	7310	Tube pneumatiqué P3	3031829	Fracturé	20060704016	QUÉ
PT6A-67AF	7320	Conduit P3	3031829	Criqué	20060710006	PAC
PT6A-67B	6122	Pignon de renvoi	5337050	Neuf	20060804006	PNR
PT6A-67B	7240	Chambre de combust. ext. moteur	311583501	Défectueuse	20060724003	PNR
PT6A-67B	7712	Limiteur de couple	32448821	Défectueux	2 RDS	VAR
PT6A-67D	7250	Section motrice	3044700	Défectueuse	20060921004	PAC
PT6A-67D	7931	Coude de transfert d'huile	310047001	Fracturé	20060704008	QUÉ
PPW119C	2421	Joint entraînement alternateur		Fuite	20060906022	QUÉ
PPW120A	6120	Élément de réglage électroniqué	7898426009	Hors service	20060802003	RCN
PPW120A	7931	Joint Fuite			20060906019	QUÉ
PPW123	7200	Tube	87620136055057	Neuf	20060804001	ONT
PPW123	0000	Poulie	MS20219A4	Grippée	20060816005	PAC
PPW123D	7320	Accouplement	311496001	Usé	20060802005	RCN
PPW123D	7320	Régulateur carburant mécaniqué	311717503	Hors service	20060802007	RCN
PPW123E	6114	Joint	73030SOCN8173881	Fuite	20060804005	RCN
PPW127F	7722	Tube diffuseur	Fracturé		20060731012	QUÉ
PPW127J	7931	Transducteur pression d'huile	Sale		20060906023	QUÉ
PPW150A	7322	Dispositif de dosage de carburant	8198007	Arbre cisaillé	20060719001	RCN
PW306A	7250	Roulement n° 4		Fracturé	20060905010	QUÉ
PW535A	7532	Garniture	305265501	Brisée	20060817004	PAC
R-985	8530	Piston	27056CAI	Criqué	20060925004	ONT
PRATT & WHITNEY-USA						
JFTD12A-4A	7321	Régulateur carburant	7045402L2	Défectueux	20060704011	PAC
JT8D-15	7920	Tube d'huile	793651	Desserré	20060714001	ONT
JT8D-9A	7200	Régulateur carburant	7436024	Défectueux	20060725002	ONT
R-1340-59	8530	Culasse	399359CR	Fissure capillaire	20060901004	QUÉ
WASP S3H1	8530	Bielle poussée soupape d'échapp.	11876	Séparée	20060717001	PNR
ROLLS ROYCE - GY						
BR700-715A1-30	7250	Aube turbine HP	BRH20351	Fracturée	2 RDS	QUÉ
TELEDYNE CONTINENTAL						
C-90-14F	8520	Carter		Criqué	20060810003	ONT
IO-240-B	7322	Pompe carburant	64936849A1		20060918007	ATL
IO-240-B	8011	Groupe d'engrenages	656762	Usé	2 RDS	ATL
IO-520-F	8520	Vilebrequin	649134	Brisé	20060920013	PAC
IO-520-F	8530	Cylindre	T1ST712ACA	Rayé	20060901007	QUÉ
O-300-A	7820	Chauff. silencieux	05501579	Criqué	20060717002	ONT
TURBOMECA						
ARRIEL 1B	7421	Dispositif d'allumage	955075400	Desserré	20060726001	PAC
ARRIEL 1B	8300	Boîte entr. acces.	70BM011030	Hors service	20060921001	QUÉ
ARRIEL 1D1	7230	Compresseur	2292152810	Défectueux	20060906012	PAC
ARRIEL 1D1	7230	Générateur gaz MO3	70BM035420	Hors service-frott. roue T1	20060816004	PAC
ARRIEL 1D1	7250	Aube turbine 1er étage	2292253850	Défectueuse	3 RDS	PAC

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
WILLIAMS						
FJ44-3A	7700	FADEC	76715	Défectueux	20060901003	PNR
WSK PZL KALISZ						
ASZ-62IR-M18	7322	Carburateur	AKM621RA	Fuite	20060925002	ONT
HÉLICES						
HAMILTON STANDARD						
14SF-23	6120	Arbre	87620130101	Rompu	20060705004	RCN
14SF-7	6112	Cloison	7849141	Séparée	20060905006	ONT
HARTZELL						
HC-B3R30-1E	6111	Pale	R1015255	Hors service	20060928005	PAC
HC-B5MP-3C/M10876K	6111	Pale	M10876ANS	Hors service	20060926005	PAC
HC-E4N-3G	6110	Plaqué de poussée	C459	Endommagée	20060718002	PNR
HD-E6C-3B	6123	Unité hydrauliqué	D59901	Défectueuse	20060831006	PNR
PHC-G3YF-1RF	6113	Support casserole hélice int.	C35325P	Criqué	20060714007	PNR
MCCAULEY						
1C160/DTM7557	6110	Cloison avant	05503214	Criquée	2 RDS	PAC
3AF32C	6123	Faisceau électriqué	C1650130604	Mauvaise pièce	20060821002	ONT
D2A34C58	6114	Coupelle	C3054	Hors service	20060928006	PAC
ÉQUIPEMENT						
ABS						
32100021	3246	Bague de retenue bride	50140251	Criquée	20060824002	ATL
AIR CRUISERS DIV GAR						
214052200105		Ballonnet flotteur gauche	214052200105	Bon	20060911004	PAC
214052200107		Ballonnet flotteur arrière	214052200107	Bon	20060911003	PAC
BE AEROSPACE						
72067002		Four	72067002	Hors service	20060725003	ONT
BEECH AIRCRAFT CORP						
99810047		Chape	99810047	Non conforme	20060906010	PNR
BELL HELICOPTER CO.						
212040001123		Boîtier de potence	212040054007	Criqué	20060712007	PAC
CESSNA AIRCRAFT CORP						
17540091		Tuyau vertical d'échappement	17540091	Criqué	20060731004	PAC
55MM		Manuel chapter 272100		Mal imprimé	20060707004	ONT
ELECTRO-MECHANICAL D						
503890571		Arbre cisaillé		Usé	20060724005	PNR
FORD MOTOR CO						
D0FF10300J		Redresseur	ES4113	Détruit	20060808008	PAC
JET ELECTRONICS & TE						
VG204AB	3422	Ressort précontraint	568195301	Défectueux	20060831003	PAC
KELLY AEROSPACE						
200F5004R		Pompe carburant	200F5004R	Révisée	20060831001	ONT
MHB6018		Déatlreur	MHB6028	Usé	20060824001	PNR
MZ4222R		Porte-balais		Grippage	20060925006	PAC

Marque/Modèle	Jasc	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	Nº RDS	Rég.
KING RADIO CORP						
071403701		Moteur ventilateur	TBL25BLOWER	Fondu, brûlé	20060713002	PAC
LAATL ELECTRONICS CO						
PM1201		Déatlreur	PM1201	Révisé	20060802006	ONT
MESSIER DOWTY						
10100127		Goupille	101505	Limite de fonct. atteinte	20060801002	ONT
POINTER INDUSTRIES D						
400010		Actionneur à inertie		Faible	20060831005	PNR
PS400010		ELT PS400010		Faible	20060714006	PNR
S40010		Actionneur à inertie		Essai raté	20060707003	PNR
SKYOX						
14912LS		Solénoide d'actionnement		Hors service	20060718004	PAC
SKYTREK						
14924HTH		Déatlreur	14924HTH	Intermittent	20060926002	PNR
TECHNISONIC CORP EL						
TEL82		Affichette d'interrupteur	TEL82	En bon état	20060907001	ONT
UNKNOWN						
C12ST2		Déatlreur	C12ST2	Usé	20060707006	ONT

Symposiums, Salons et Ateliers pour les TEA 2007

Centrale — le printemps 2007

Best Western Victoria Inn (l'aéroport de Winnipeg)
1808, avenue Wellington
Winnipeg (Manitoba) R3H 0G3

Téléphone : 1-800-928-4067 or (204) 786-4801
Télécopieur : (204) 786-1329

Intérnêt : *www.vicinn.com*

Ouest — le printemps 2007

Hôtel et Centre de conférence Coast Plaza
1316, 33eme rue NE
Calgary, AB T2A 6B6

Téléphone : 1-866-661-1464 ou (403)-248-8888
Télécopieur : (403) 248-0749

Intérnêt : *reservations@vacr.bc.ca*

Atlantique — le 22 et 21 avril 2007

Hôtel Delta Beauséjour
750, rue Main
Moncton (Nouveau Brunswick)

Téléphone : (506) 854-4344
Télécopieur : (506) 858-0957

Reservations : 800-268-1133
Intérnêt : *www.atlanticame.ca/pages/2007-arame.php*

Échos du hangar

Fonctionnalité des CN du SWIMN - Comment vous assurer que votre aéronef est conforme à toutes les consignes de navigabilité pertinentes?

Introduction:

Récemment, certaines questions soulevées par des utilisateurs du système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN), qui portaient plus particulièrement sur le module traitant des consignes de navigabilité (CN), ont été portées à l'attention de Transports Canada, Aviation civile (TCAC). Certains utilisateurs semblent croire, à tort, qu'ils obtiendront du SWIMN une liste complète des CN applicables à leurs aéronefs en entrant simplement la marque d'immatriculation de ces derniers. Même si le SWIMN leur fournira une liste classée selon les marques d'immatriculation des aéronefs, on ne pourra considérer que cette liste est complète.

Le présent article porte sur le module des CN du SWIMN et sur la marche à suivre par le propriétaire d'un aéronef pour produire une liste complète des CN applicables à son appareil. Voici donc une méthode par étapes d'accomplissement de cette tâche.

Fonctionnalité

Le SWIMN vise à fournir une liste des CN qui s'appliquent à un aéronef en fonction de sa marque d'immatriculation, ou de sa marque et de son modèle. L'application et la configuration de l'aéronef influent sur la capacité de produire une liste d'applicabilité globale des consignes de navigabilité uniquement à partir de l'immatriculation des aéronefs.

TCAC ne publiera aucune CN applicables à des aéronefs de construction amateur, des aéronefs entretenus par le propriétaire et des aéronefs ultra-légers. Les CN sont publiées pour des produits aéronautiques certifiés pour lesquels on a délivré un certificat de type (CT), des certificats de type supplémentaires (CTS), des certificats de type supplémentaires restreints (CTSR) et des certificats de type pour appareillage en vertu de *Technical Standard Orders* (TSO).

Les CN applicables à d'autres éléments que l'aéronef, le moteur ou l'hélice sont identifiées comme des CN d'équipements divers et ne sont pas liées à la marque d'immatriculation de l'aéronef.

Méthode de recherche par étapes des CN

La méthode ci-dessous peut être utilisée comme guide pour produire et vérifier une liste des CN qui ont été entrées dans la base de données du SWIMN et qui s'appliquent à un aéronef portant une marque d'immatriculation donnée. Cette liste respectera les données sur le modèle d'aéronef, de moteur et d'hélice entrées dans la base de données. Il faudra produire et vérifier séparément une liste des CN d'équipements divers, sans lien avec la marque d'immatriculation d'aéronef inscrite.

Première étape –
Consignes de navigabilité de cellule, de moteur et d'hélice

À la page d'accueil des CN du SWIMN, entrer les quatre dernières lettres de la marque d'immatriculation de l'aéronef. La liste produite contiendra toutes les CN applicables, par modèle d'aéronef, de moteur et d'hélice. Il est important de vérifier les modèles d'aéronef, de moteur et d'hélice indiqués sur la liste de CN produite. Les renseignements sur les aéronefs entrés au moment de l'immatriculation initiale sont subséquemment mis à jour annuellement, au moment de la publication du *Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne* (RAINA). Par conséquent, il se peut que le modèle donné soit différent, s'il a été modifié depuis le dernier RAINA, par exemple à la suite de la délivrance d'un certificat de type supplémentaire. Le cas échéant, il faut utiliser la fonction de « *Recherche avancée* » pour entrer le modèle spécifique du produit.

La vérification de la liste de CN devrait permettre d'identifier rapidement les CN applicables au modèle, au numéro de série, à la configuration et (ou) à l'équipement de bord. Après avoir examiné cette liste pour voir si des CN s'appliquent à l'aéronef en cause, conserver la liste pour établir un dossier historique et pour consultation future.

Deuxième étape – CN d'équipements divers

Les CN qui s'appliquent à d'autres éléments que l'aéronef, le moteur ou l'hélice figurent sur une liste distincte de CN d'équipements divers. Il faut produire et vérifier séparément une liste des CN d'équipements divers, sans lien avec la marque d'immatriculation, la marque ou le modèle de l'aéronef.

Pour produire une liste de CN d'équipements divers, il faut utiliser la fenêtre de « *Recherche avancée* ». Dans cette fenêtre, utiliser la « *Liste des CN d'équipements divers* » et cliquer sur « *Toutes les CN* ». La liste exhaustive produite apparaîtra par ordre alphabétique de constructeur ou de numéro de certificat de type, et ne tiendra pas compte de la marque d'immatriculation. Il faudra un certain temps pour vérifier la liste et déterminer si les CN s'appliquent à l'aéronef. Après avoir examiné cette liste pour voir si des CN s'appliquaient à l'aéronef et identifié toutes les CN applicables, conserver la liste pour établir un dossier historique et pour consultation future.

Les propriétaires d'aéronefs de construction amateur, d'aéronefs entretenus par le propriétaire et d'aéronefs ultra-légers peuvent également utiliser la fonction « *Recherche avancée* » afin de déterminer quelles CN sont applicables à l'équipement de bord de l'aéronef. Il se peut que ces CN figurent sur la liste obtenue à partir de la marque d'immatriculation si le modèle d'aéronef possédait un certificat de type avant d'être entretenu par le propriétaire.

Troisième étape – Mise à jour de la liste de CN applicables

La liste de CN de cellule, de moteur et d'hélice produite à la première étape peut facilement être mise à jour en utilisant la fenêtre de « *Recherche avancée* ». Localiser l'énoncé « *Trouver des CN précises par... Marque d'immatriculation C-* ». Entrer les quatre dernières lettres de la marque d'immatriculation de l'aéronef et cliquer sur « *CN récentes* ». La liste produite (modèles d'aéronef, de moteur et d'hélice) comportera les CN récentes liées à la marque d'immatriculation de l'aéronef.

À l'intérieur de la liste des « *CN récentes* », les CN ajoutées au SWIMN au cours des sept derniers jours (nouvelles) seront identifiées par un crochet. Les CN qui ne sont pas identifiées par un crochet ont été ajoutées au cours des trente derniers jours. Si aucune CN n'a été ajoutée au cours des 30 derniers jours, la liste produite ne contiendra aucune CN sous les modèles d'aéronef, de moteur et d'hélice.

La liste de CN d'équipements divers produite à la deuxième étape peut aussi facilement être mise à jour en utilisant la fenêtre de « *Recherche avancée* ». Localiser l'énoncé « *Liste des CN d'équipements divers* » et cliquer sur « *CN récentes* ». Cette liste comprendra toutes les CN d'équipements divers ajoutées au SWIMN, sans lien avec la marque d'immatriculation.

Le CN de la liste de CN d'équipements divers ajoutées au SWIMN au cours du dernier mois (nouvelles) seront identifiées par un crochet. Les CN qui ne sont pas identifiées par un crochet ont été ajoutées au cours des six derniers mois. Si aucune CN n'a été ajoutée au cours des six derniers mois, la liste produite ne contiendra aucune CN.

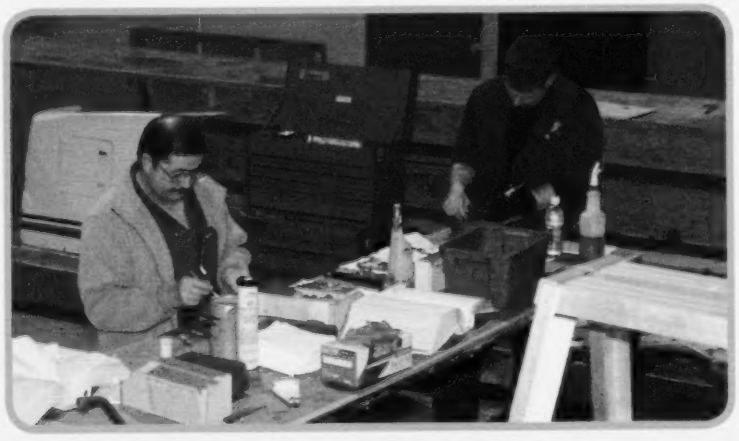
À la page d'accueil des CN, on retrouve la fonction « *Récente* ». La liste produite au moyen de cette fonction comprendra toutes les CN ajoutées au SWIMN, quelle que soit la marque d'immatriculation ou le constructeur de l'aéronef. Cette liste comprendra aussi toutes les CN d'équipements divers. Les critères identifiés ci-dessus relativement aux nouvelles CN et aux CN ajoutées plus tard s'appliquent.

Résumé

La méthode en trois étapes ci-dessus devrait permettre de trouver et de vérifier les CN applicables à un modèle d'aéronef selon son numéro de série, sa configuration et l'équipement de bord.

Il est important de lire tous les renseignements affichés à l'écran pour connaître la fonctionnalité du système et les mises en garde pendant la vérification des CN. Il faut aussi prendre note de tous les renseignements que comportent les pages Web et revoir le chapitre 593 du *Règlement de l'aviation canadien* pour connaître les responsabilités des propriétaires d'aéronefs relatives à l'information continue sur la navigabilité fournie directement par le constructeur.

Les propriétaires d'aéronefs devraient fixer un moment précis pour vérifier la conformité à toutes les CN applicables à leurs produits et, en cas de doute sur l'applicabilité d'une CN, communiquer avec le bureau régional de Transports Canada, Aviation civile le plus proche.



Avis de pièces non approuvées (*UPNs*) par la *FAA*

Publié par : FAA, *AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125. Les avis de pièces non-approuvées* (UPN) *sont affichés sur Internet à l'adresse suivante : http://www.faa.gov/avr/sups/upn.cfm*

N° 2006-00058 EN DATE DU 5 OCTOBRE 2006

Aéronefs visés

Montgolfières.

Objet

Le présent avis a pour objet de signaler à tous les propriétaires, constructeurs, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces aéronautiques que des travaux de maintenance inappropriés ont été effectués sur des montgolfières.

Contexte

Les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête menée par la *Federal Aviation Administration (FAA)* sur des pièces soupçonnées d'être non approuvées ont révélé qu'entre août 2002 et novembre 2005 Micki's Balloon Repair (Micki's), situé au 4005 W. Pinecrest Drive, Marshall, TX 75670, avait incorrectement réparé et approuvé pour remise en service plusieurs montgolfières. Micki's est titulaire du *Air Agency Certificate* no MKOR497X de la FAA.

La preuve laisse croire que Micki's a approuvé la remise en service de montgolfières dont la maintenance n'avait pas été effectuée conformément aux méthodes, techniques et pratiques du manuel de maintenance du constructeur en vigueur ou aux Instructions pour le maintien de la navigabilité.

Parmi les lacunes relevées dans les pratiques de Micki's on retrouve, entre autres :

- avoir utilisé du tissu non approuvé pour la réparation de plusieurs montgolfières. Aucun certificat d'équivalence n'a pu être fourni pour le tissu utilisé. Plus précisément, Micki's a utilisé le tissu 70D/34 1.9 OZ RIP T95 T66 de Kenyon Industries Inc., qui n'est pas autorisé par le manuel de maintenance d'Aerostar;
- ne pas avoir fourni de documents de certification pour les différents rouleaux de matériau pour montgolfière utilisés pendant les réparations;
- ne pas avoir tenu à jour le manuel du centre de réparation/manuel qualité;
- ne pas avoir assuré l'étalonnage adéquat des outils utilisés pour déterminer l'état de navigabilité;
- ne pas avoir séparé les pièces inutilisables des pièces utilisables.

Recommandations

La réglementation exige que les produits qui ont un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, exploitants, organismes de maintenance et distributeurs de pièces aéronautiques devraient inspecter leurs aéronefs, leurs dossiers d'aéronefs et/ou leurs inventaires de pièces à la recherche de travaux de réparation de montgolfière exécutés par Micki's entre août 2002 et novembre 2005. Si des réparations ont été effectuées, il faut prendre les mesures qui s'imposent. Si l'on trouve le tissu mentionné en inventaire, il est recommandé de le mettre en quarantaine pour éviter qu'il soit installé, et ce, jusqu'à ce qu'on puisse déterminer s'il peut être installé.

Renseignements additionnels

On peut obtenir de plus amples renseignements à propos de cette enquête, ainsi que des indications relatives à la maintenance susmentionnée, auprès du Flight Standards District Office (FDSO) de la FAA mentionné ci-dessous. En plus des recommandations mentionnées ci-haut, la FAA apprécierait recevoir tout renseignement relatif à la découverte du tissu, de quelque source que ce soit, aux moyens utilisés pour identifier cette source et aux mesures prises pour retirer le tissu des aéronefs et/ou de l'inventaire.

Le présent avis provient du FDSO de la FAA de Dallas, 3300 Love Field Dr., Dallas, TX 75235, téléphone (214) 902-1800, télécopieur (214) 902-1862, et il a été publié par l'entremise du Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

N° 2002-00062 EN DATE DU 3 NOVEMBRE 2006

Aéronefs visés

Pièces d'aéronefs variées.

Objet

Le présent avis a pour objet de signaler à tous les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance et distributeurs de pièces aéronautiques l'existence de pièces d'aéronefs non approuvées vendues par Standby Parts, Inc., un distributeur de pièces d'aéronefs.

Contexte

Les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête menée conjointement par la *Federal Aviation Administration (FAA)*, le *Department of Transportation – Office of Inspector General* et le *Federal Bureau of Investigation* ont révélé qu'entre septembre 1999 et avril 2002, Standby Parts, Inc.

(Standby Parts), un distributeur de pièces situé anciennement au 120 Penn Street, El Segundo, CA 90245, avait vendu des pièces d'aéronefs en utilisant des documents produits de façon frauduleuse.

La preuve laisse croire que *Standby Parts* a produit, ou fait produire, des factures, des documents de certification de pièces et des étiquettes de navigabilité FAA 8130-3 contenant de fausses déclarations relatives à l'état réel des pièces d'aéronefs. Entre septembre 1999 et avril 2002, *Standby Parts* a acheté diverses pièces d'aéronefs dans un état « réparable » et « tel quel ». Par l'intermédiaire de Daniel Larue Booker, délégué à l'approbation technique de la FAA, et George G. Thompson, propriétaire de TATCO, un centre de réparation, *Standby Parts* a obtenu des étiquettes FAA 8130-3 qui indiquaient faussement que les pièces étaient à l'état neuf. Certaines des pièces inspectées et approuvées pour remise en service par TATCO ne respectaient pas les limites de qualification du centre de réparation. Certaines des étiquettes FAA 8130-3 émises par Daniel Booker étaient destinées à des pièces que ce dernier n'avait jamais inspecté.

Recommandations

La réglementation exige que les produits qui ont un certificat de type soient conformes à leur définition de type et soient bien entretenus. Les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance et distributeurs de pièces aéronautiques devraient inspecter leurs aéronefs et/ou leurs inventaires de pièces à la recherche de pièces d'aéronefs vendues par *Standby Parts* entre septembre 1999 et avril 2002. Si des pièces ont été posées sur des aéronefs, il faut prendre les mesures qui s'imposent. Si l'on trouve des pièces en inventaire, il est recommandé de les mettre en quarantaine pour éviter qu'elles soit installées, et ce, jusqu'à ce qu'on puisse déterminer si elles peuvent être installées.

Renseignements additionnels

On peut obtenir de plus amples renseignements à propos de cette enquête, ainsi que des indications relatives aux pièces susmentionnées, auprès du *Flight Standards District Office (FDSO)* de la FAA mentionné ci-dessous. En plus des recommandations mentionnées ci-haut, la FAA apprécierait recevoir tout renseignement relatif à la découverte des pièces susmentionnées, de quelque source que ce soit, aux moyens utilisés pour identifier cette source et aux mesures prises pour retirer les pièces des aéronefs et/ou de l'inventaire.

Le présent avis provient du FDSO de la FAA de Los Angeles, 2250 East Imperial Highway, Suite 140, El Segundo, CA 90245, téléphone (310) 215-2150, télécopieur (310) 649-5680, et il a été publié par l'entremise du Suspected Unapproposed Parts Program Office *de la FAA, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.*

ADMINISTRATION CENTRALE

Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tower C
Ottawa ON K1A 0N8

Tél : (613) 952-4357

BUREAU RÉGIONAUX

Atlantique

Transports Canada
P.O. Box 42
95 Foundry St., 6th Floor
Moncton, NB E1C 8K6

Tél : (506) 851-7114

Prairie et Nord

Transports Canada
344 Edmonton Street
Winnipeg, MB R3C 0P6

Tél : (204) 983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900 Yonge St., Suite 300
Willowdale, ON M2N 6A5

Tél : (416) 952-0352

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval, QC H4Y 1G7

Tel: (514) 633-3319

Pacifique

Transports Canada
800 Burrard St., Suite 620
Vancouver, BC V6Z 2J8

Tél : (604) 666-8777

SITES INTERNET DE L'AVIATION CIVILE :

Information de l'aviation civile
www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm

Réglement de l'aviation canadien (RAC)
www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm

Consignes de navigabilité aérienne
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/en.htm

Alertes de difficultés en service
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/alerte/menu.htm

Avis de difficultés en service
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/avis/menu.htm

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)
www.tc.gc.ca/wsdrs/default.asp?Lang=F

Avis de navigabilité
www.tc.gc.ca/AviationCivile/maintenance/aarpc/ans/menu.htm

Index numérique des documents de référence et des documents consultatifs
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/reference/menu.htm

Directives visant le Personnel de la Navigabilité Aérienne
www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/aarpc/msi/menu.htm

Lettre de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs (PML)
www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/aarpc/mpl/menu.htm